

Bund Naturschutz, Kreisgruppe Regensburg, Dr.-Joh.-Maier-Str. 4, 93049 Regensburg

Stadt Regensburg  
 Altes Rathaus  
 Rathausplatz 1  
 93047 Regensburg

29.05.2017

**Betreff:** Entwurf zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet der Stadt Regensburg nach § 47 des Bundes - Immissionsschutzgesetzes (BImSchG);  
<https://www.regensburg.de/leben/umwelt/luft/luftreinhalteplan>

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die öffentliche Beteiligung am o.g. Verfahren bedankt sich die Kreisgruppe Regensburg des Bundes Naturschutz in Bayern e.V.

## Gliederung

1	Zusammenfassung .....	2
2	Zu Teil A „Grundlagen“ .....	2
2.1	Grundlagen BImSchG .....	2
2.2	Situation Regensburg.....	3
3	Zu Teil B „Maßnahmen“ - Aus Sicht des BN fehlende Maßnahmen .....	4
3.1	Brennstoffverordnung.....	4
3.2	Lage der Luftmessstelle .....	5
3.3	Tempo 30 im Stadtbereich .....	5
3.4	Sanierung städtischer Gebäude bzgl. Energieeffizienz und Solarenergie.....	6
4	Zu Teil B - Maßnahmen Punkt 4.2 /Tabelle 5 „Umgesetzte Maßnahmen Luftreinhalteplan 2004 / ersten Fortschreibung 2010“ .....	6
4.1	Verkehr .....	6
4.1.1	Grüne Welle.....	6
4.1.2	Fahrradwegweisung .....	6
4.1.3	Parkraummanagement .....	6
4.2	Verkehrs- und Bauleitplanung .....	7
4.2.1	Radverkehrsförderung .....	7
4.2.2	RKK/ZOB.....	7
4.2.3	Park-und Ride Anlagen.....	7

Kreisgruppe Regensburg  
 Stadt u. Landkreis  
 1. Vorsitzender:  
 Raimund Schoberer

Geschäftsstelle  
 Dr.-Johann-Maier-Str. 4  
 93049 Regensburg  
 Tel.: 0941/23090 – Fax: 23092

Konto der Kreisgruppe  
 Nr. 250795  
 Sparkasse Regensburg  
 BLZ 750 500 00



Landesverband  
 des Bund für  
 Umwelt und Naturschutz  
 Deutschland e.V. (BUND)

4.2.4	Bauleitplanung.....	8
4.2.5	Elektromobilität Ladeinfrastruktur der REWAG .....	8
4.2.6	Elektromobilität in Mehrparteienhäusern.....	8
4.2.7	Elektro Carsharing.....	8
4.3	Verkehr – Baumaßnahmen .....	9
4.3.1	Ostumfahrung – Odessaring.....	9
4.3.2	Sallerner Regenbrücke: .....	9
4.3.3	Ausbau von Ring-, Ausfall- und Umgehungsstraßen.....	9
4.4	Allgemeine Maßnahmen .....	9
4.4.1	Aktion mit dem Rad zur Arbeit .....	9
4.4.2	Allgemeine Maßnahmen im Bereich Energieeinsparung, erneuerbare Energien, Energienutzungsplan .....	9
5	Zu Teil B „Maßnahmen“ Punkt 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“ .....	10
5.1	Umwelt-Zone (Maßnahme 4.3.1):.....	10
5.2	Umweltverbund (Maßnahme 4.3.2): .....	10
5.3	Umstellung der städtischen Busflotte (Maßnahme 4.3.3): .....	11
5.4	Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadt Line (Maßnahme 4.3.4):.....	11
5.5	Programm Förderung E-Autos für Taxiunternehmer und Lastenpedelecs (Maßnahme 4.3.5) .....	11

## 1 Zusammenfassung

Die Ziele des BImSchG werden mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes nach unserer Auffassung in Regensburg nicht erreicht. Es steht sogar zu befürchten, dass trotz der vorliegenden Fortschreibung keine Verbesserung der Situation erreicht wird, sondern sich Verschlechterungen der Luftqualität einstellen werden.

Die vorliegende Fortschreibung bedarf daher einer Ergänzung fehlender Maßnahmen, der deutlichen Überarbeitung bestehender Maßnahmen und der Umsetzung von Sofortmaßnahmen um den Vorgaben des BImSchG zu entsprechen.

Um signifikante Verbesserungen der Luftqualität in Regensburg zu erreichen nimmt der Bund Naturschutz, Kreisgruppe Regensburg wie folgt Stellung und stellt begründet die nachfolgend genannten Vorschläge bzw. Forderungen.

## 2 Zu Teil A „Grundlagen“

### 2.1 Grundlagen BImSchG

Zweck des BImSchG ist nach §1, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Nach §47 BImSchG müssen die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.

Auf Bundesebene wird aktuell die „Diesel-Diskussion“ sehr intensiv geführt. Ergebnisse bleiben abzuwarten. Auf lokaler Ebene ist der Luftreinhalteplan das wohl wichtigste Steuerungsinstrument zur Einhaltung der Grenzwerte. Ein wirkungsvoller Luftreinhalteplan ist für unser aller Gesundheit und Lebensqualität von großer und dringlicher Bedeutung! Sich dafür einzusetzen ist dringend geboten!

Das Bundesumweltamt schreibt, dass „...der kausale Zusammenhang zwischen Feinstaub-Exposition (kurzzeitige und längerfristige) und gesundheitlicher Wirkung durch eine Expositions-Wirkungsfunktion bis dato nachgewiesen werden konnte. Das sind für die Kurzzeitbelastung:

- die Sterblichkeit (Mortalität) aufgrund akuter Atemwegserkrankungen bei Kindern unter fünf Jahren

und für die Langzeitbelastung:

- die Mortalität aufgrund von Herz-Lungenerkrankungen bei Erwachsenen über 30 Jahren und
- die Mortalität aufgrund von Lungenkrebs bei Erwachsenen über 30 Jahren.

... so sind nach den durchgeführten Schätzungen bei Erwachsenen über 30 Jahren etwa 11 bis 14 Prozent (%) aller Todesfälle aufgrund kardiopulmonaler Erkrankungen und etwa 17 bis 20 % aller Todesfällen infolge von Lungenkrebs auf ... Feinstaub zurückzuführen. ...“

(siehe: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-der-bevoelkerung-in-deutschland#textpart-1> ).

Hinzu kommen nicht nur bei Kindern die Krupp- und Asthma-Erkrankungen mit deutlichen Einschränkungen bei der Lebensqualität.

## **2.2 Situation Regensburg**

Die zahlreichen Grenzwertüberschreitungen im Januar 2017 zeigen überdeutlich, dass die Situation in Regensburg nach wie vor besorgniserregend und alarmierend ist. Dies bedeutet, dass bisherige Maßnahmen nicht wirken. In den letzten Jahren wurden sogar verschlechternde Maßnahmen, wie die Abschaffung der Brennstoffverordnung vorgenommen. Besonders emissionsstarke handbestückten Einzelraumfeuerungsanlagen können seit Abschaffung der Verordnung unkontrolliert errichtet werden. Leider fehlt hierzu in den Unterlagen jegliche Angabe, in welchem Umfang solche Feuerungsanlagen in den letzten Jahren eingebaut wurden.

Der Januar 2017 zeigte aber deutlich die Problematik, dass im Winter bei Inversionswetterlagen eine drastische Zunahme der Schadstoffe in der Luft gerade auch aus diesen Anlagen stattfindet. Unter 4.1 der vorliegenden 2. Fortschreibung wird treffend festgestellt, dass auch in Zukunft eine Verringerung der PM10-Belastungen durch die Umstellung von Festbrennstoffen bei Einzelfeuerstätten auf Gas erzielt werden könnte. Das ist ein klarer Handlungsauftrag, dem vor dem Hintergrund der Effekte auf die Mortalität der Regensburger Bürgerinnen und Bürger, zu unserem völligen Unverständnis, leider nicht ansatzweise nachgekommen wird.

Die Stadt Regensburg wächst zudem sehr dynamisch, Freiflächen und Frischluftschneisen (z.B. Baugebiet Brandlberg oder Sallerner Regenbrücke) werden versiegelt, verdichtet bebaut oder gestört. Täglich pendeln über 70.000 Personen in die Stadt. Die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) mit 51% Anteil Motorisiertem Individualverkehr (MIV) konstant sehr hoch (PTV AG 2012, Haushaltsbefragung 2011). Bisherige Maßnahmen zur Verschiebung des Modal Splits seit Aufstellung des Luftreinhalteplans 2004 zeigen hier keine Wirkung.

Die Verschiebung des Modal Splits hin zu einer Stärkung des Umweltverbundes (Maßnahme Nr. 4.3.2) ist unabdingbar. Sie wird aber durch einige Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2004 und dessen 1. Fortschreibung, konterkariert, da diese die Luftqualität verschlechtern und den MIV in der Stadt noch stärken. Vielfach werden lokale Entlastungen angeführt, auch wenn in der Gesamtstadt dadurch Verschlechterungen gegeben sind (siehe auch 4.3.2). Dies zeigt eine fehlende Zieldefinition „bessere Luftqualität in der Gesamtstadt Regensburg“.

Die weiteren Maßnahmen (Nr. 4.3) der vorliegenden zweiten Novellierung werden begrüßt. Sie sind räumlich aber eng begrenzt und/oder in ihrer Summenwirkung auf die Gesamtstadt von sehr untergeordneter Bedeutung. Sie sind zudem in ihrer konkreten Zielstellung (was, wann, wo, wieviel) z.T. unklar und basieren zudem zu großen Teilen auf wenig steuer- und kontrollierbaren freiwilligen Maßnahmen.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Luftverbesserung steht zudem unter einem „Haushaltsvorbehalt“. Gleichzeitig fehlen aber Angaben zu evtl. Kosten vollständig. Ein Haushaltsvorbehalt macht nur Sinn, wenn auch hier eine Zielmarge genannt wird (darf z.B. bessere Luft in Regensburg je Einwohner im Jahr 1€, 10€ oder 100€ kosten?) Innerhalb dieser Zielmarge müssen Maßnahmen, die zur Luftverbesserung beitragen vorrangig im Haushalt eingestellt und umgesetzt werden.

### **3 Zu Teil B „Maßnahmen“ - Aus Sicht des BN fehlende Maßnahmen**

#### **3.1 Brennstoffverordnung**

##### **Forderung:**

1. Die Wiedereinführung einer Brennstoffverordnung, insbesondere mit dem Ziel, bei Inversionswetterlagen mit hoher Luftbelastung die Verwendung von Festbrennstoffen in Feuerungsanlagen ohne automatische Brennmaterialzuführung, insbesondere sogenannte „handbestückten Einzelraumfeuerungsanlagen“ temporär zu untersagen.
2. Die Errichtung „handbestückter Einzelraumfeuerungsanlagen“ in dicht bebauten Wohngebieten ganz einzustellen.

##### **Begründung:**

1. Im Realbetrieb bestehen bei Festbrennstoffanlagen größere Abweichungen zu den Typenprüfungsergebnissen. Günstige Staubemissionen lassen sich insbesondere bei handbestückten Einzelfeuerstätten unter realen, praxisnahen Versuchsbedingungen und bei typischen Bedienungs- und Brennstoffeinflüssen kaum erreichen. Amtliche Untersuchungen einer staatlichen bayerischen Behörde bestätigen dieses (siehe: <http://www.lwf.bayern.de/forsttechnik-holz/biomassenutzung/011371/index.php> ) und sollten bekannt sein. Praxisferne positive Emissionsannahmen helfen in der Realität vielen gesundheitlich betroffenen Bürgerinnen und Bürgern nicht und entsprechen auch nicht der Intention der BImSchG. Bereits das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass eine Reduzierung der Feinstaubemissionen aus kleinen Feuerungsanlagen nötig ist. Gerade bei handbefeuelten Anlagen kommt noch verschärfend die Problematik der Fehlbelegung (von Papier über den Joghurtbecher bis zur Windel) hinzu. Uns wurde schon mehrfach davon berichtet und der Geruch lässt es vielfach erahnen.
2. Insbesondere in den belastungsstarken Zeiten, in denen viele Einwohner Regensburgs mit Atemwegserkrankungen zu kämpfen haben, tragen die Festbrennstoffanlagen deutlich mehr zur giftigen Feinstaubbelastung bei als im Jahresmittelwert von 16%. Der gesundheitliche „Effekt“ ist somit gerade im Winter sehr bedeutend. Von nur gelegentlichem Betrieb dieser Anlagen wie in der 1. BImSchV festgeschrieben, ist in dieser Zeit nicht auszugehen.

3. Nach unserer Kenntnis wurde in der Vergangenheit ein wesentliches Vollzugskriterium der damaligen Brennstoffverordnung, nämlich vor dem Hintergrund der hohen Luftbelastungen zunächst zu prüfen, **ob** weitere Einzelraumfeuerungsanlagen (in bestimmten Quartieren / Altstadtbereich) im öffentlichen Interesse zulässig sind, nicht durchgeführt, indem ohne weitere Prüfung als der Typennachweis alle beantragten Neuanlagen zu genehmigen waren bzw. genehmigt wurden“. Dies entsprach u.E. in keiner Weise der Intention der damaligen Verordnung. Vor dem Hintergrund dieser praktizierten Umsetzung ist die Aussage unter 6.2. der vorliegenden 2. Fortschreibung, dass „... damit mit Sicherheit auch davon ausgegangen werden kann, dass bereits jede einzelne der in dieser Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehenen Maßnahmen ein ausreichender (mindestens gleich wirksamer) Ersatz für die abgeschaffte Brennstoffverordnung ist.“ u. E. irreführend bzw. sogar zynisch.  
Mit jeder genehmigten und betriebenen (handbelegten Festbrennstoff-) Einzelraumfeuerungsanlage ergab und ergibt sich eine signifikante Verschlechterung der Luftqualität.
4. Siehe auch Aussagen unter „Teil A Grundlagen“ dieser Stellungnahme.

Unseres Erachtens ist daher mit Sicherheit **nicht** davon auszugehen, dass die abgeschaffte Brennstoffverordnung bei einem seinerzeit richtigen Vollzug durch irgendeine der in dieser Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans genannten Maßnahmen auch nur annähernd ausgeglichen werden kann. Nicht ihre Abschaffung sondern ihre Novellierung bzw. ihr Vollzug wäre vor dem Hintergrund der schlechten Luftwerte in Regensburg 2014 dringend geboten gewesen.

### 3.2 Lage der Luftmessstelle

**Forderung:** Die Luftmessstelle in Regensburg muss unsere Erachtens an eine Stelle verlegt werden, die eine vergleichbare hohe Verkehrsbelastung aufweist wie in den anderen großen Städten in Bayern. In Regensburg wären das u.E. z.B. Franken-, Nordgau- oder Weißenburger-Straße. Alternativ muss eine zweite Luftmessstelle errichtet werden.

#### **Begründung:**

1. Die Luftmessstelle soll die Spitzenwerte der Luftbelastung im Stadtgebiet erfassen. Dies ist am derzeitigen Ort, an dem sich die Messstelle befindet, nicht gewährleistet.
2. Der Ort der Messstelle weist zwischenzeitlich durch den Bau des Museums der Bayerischen Geschichte mit entsprechenden Verkehrsbeschränkungen eine relativ niedrige Verkehrsbelastung auf und ist zudem von Grünbereichen umgeben. Die Verkehrsbelastung wird sich auch nach Beendigung der Bauarbeiten aufgrund der veränderten Verkehrsführung nicht erhöhen.
3. Die Messstelle liegt zukünftig in der Umweltzone und ist damit nicht mehr repräsentativ für die Gesamtstadt.
4. Die unter 2. genannten Angaben zur Lage der Messstation sind unzureichend. Es fehlen Angaben zu den Messstellen in vergleichbaren Großstädten in Bayern (Auswahlkriterien, Verkehrsaufkommen, ...). Unseres Wissens liegen diese an deutlich stärker belasteten Standorten.

### 3.3 Tempo 30 im Stadtbereich

#### **Forderung:**

Tempo 30 auf städtischen Straßen; insbesondere in Wohngebieten. Ausfallstraßen können aus dieser Regelung ausgenommen werden.

#### **Begründung:**

„Langsamer ist leiser, gleichmäßiger, sicherer und verringert die Schadstoffemissionen!“ Das Umweltbundesamt hat untersucht, inwieweit die Umweltbelastungen des Straßenverkehrs in Zusammenhang mit den gefahrenen Geschwindigkeiten stehen und welchen Beitrag Geschwindig-

keitsbeschränkungen zu einer Verminderung der Umweltbelastungen leisten können. Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits in Ortschaften auf 30 km/h wäre ein kurzfristig realisierbarer, kostengünstiger und wirksamer Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs. Zudem würde auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Schadstoffemissionen gemindert. Eine Ausweitung von Tempo 30 würde weitere Straßen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und sicherer machen und so die aktive Mobilität fördern.

### **3.4 Sanierung städtischer Gebäude bzgl. Energieeffizienz und Solarenergie**

Siehe auch Punkt 4.4.2

**Forderung:** Die Stadt muss den Gebäudebestand nennen, den sie selbst energetisch sanieren möchte und bis wann.

## **4 Zu Teil B - Maßnahmen Punkt 4.2 /Tabelle 5 „Umgesetzte Maßnahmen Luftreinhalteplan 2004 / ersten Fortschreibung 2010“**

### **4.1 Verkehr**

#### **4.1.1 Grüne Welle**

„Grüne Wellen“ erleichtern das Fortkommen und vermeiden Stau. Die Ampelschaltungen müssen aber insbesondere auch die Bedürfnisse des ÖPNV und der Radfahrer vermehrt im Blick haben. ÖPNV muss deutlich attraktiver werden, auch für randliche Stadtbereiche und Gewerbegebiete, die überwiegend schlecht angebunden sind. Dann ist ein Umstieg weg von MIV zu erwarten. Die Stadt muss zusammen mit den Betrieben auf die Förderung von Mitfahrangeboten setzen.

**Forderung:**

- Maßnahme „...werden die 21 Lichtsignalanlagen ...“ unklar; ist zu definieren.
- Es sollten weitere Maßnahmen angedacht werden den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr im Verkehrsnetz gegenüber dem MIV attraktiver zu machen.

#### **4.1.2 Fahrradwegweisung**

Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist immer noch äußerst mangelhaft bis nicht vorhanden. Es besteht sogar immer noch ein erheblicher und grundsätzlicher Mangel bei den zuletzt neu errichteten Straßen Pilsenallee und Odessaring.

**Forderung:** Die Beschilderung für den Radverkehr muss sich insgesamt verbessern. Bei neuen Verkehrsbauten muss diese genauso zeitlich parallel mit dem Bau erfolgen wie die Beschilderung für den Kraftverkehr. Beschilderung für den Radverkehr ist in diesem Zusammenhang keine potentielle Maßnahme je nach Haushaltlage, sondern eine grundsätzliche Maßnahme, die selbstverständlich im Umfang der Straßenbaumaßnahme enthalten sein muss.

#### **4.1.3 Parkraummanagement**

Parkplätze in der Innenstadt sind nicht wie dargestellt „relativ teuer“. Die Preise des ÖPNV sind weitaus mehr gestiegen als die Parkgebühren. Ferner stehen auch noch unbewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung, z.B. am Nonnenplatz.

**Forderung:**

- Insgesamt sollte das Einfahren in das Stadtzentrum mit dem MIV unattraktiver werden.
- Unbewirtschaftete Parkplätze müssen bewirtschaftet werden; Parkraum am Straßenrand oder auf Plätzen sollten in Kurzzeitparkplätze umgewandelt bzw. reduziert werden.
- Das Bußgeld für unberechtigtes Parken oder Einfahren in die beruhigte Zone muss deutlich teurer werden. Parkgebühren müssen sich an den Preisen des ÖPNV und deren Preissteigerungen orientieren.

- Was bei uns schlecht ist, ist z.T. die Lage der Parkhäuser, die die Autofahrer an ungeeigneten Stellen in die Stadt ziehen, insbesondere die Parkhäuser am Arnulfplatz und Petersplatz sind als öffentliches Parkhäuser schlecht platziert. Hier ist mittelfristig eine Umnutzung anzudenken.

## 4.2 Verkehrs- und Bauleitplanung

### 4.2.1 Radverkehrsförderung

- Forderung: Neuauflage des Stadtplans für Radfahrer.
- Mittlerweile wurde in Zusammenarbeit des Garten-, Fuhr- und Planungsamtes und unter Beteiligung der Verbände ADFC und VCD auch ein Winterstadtplan erstellt, der zeigen soll, welche Wege auch im Winter für Radfahrer nutzbar sind. Dabei haben sich Lücken bei wichtigen Radrouten gezeigt.  
**Forderung:** Der Winterdienst muss über das derzeit gesetzliche Maß hinaus ausgeweitet werden, derart, dass wichtige Radrouten geräumt werden und die Räumqualität für Radfahrer erhöht wird. Der Stadtrat muss hierzu zusätzliche Haushaltsmittel bereitzustellen.
- Der Radverkehrsplan 2012 ist anders als in der 2. Fortschreibung bezeichnet nicht abgeschlossen. Eine zügige Abarbeitung der dort aufgeführten Maßnahmen ist geboten. Ein Teil wurde bereits umgesetzt, so die Öffnung des Alleengürtels, der Fußgängerzone und Freigabe nahezu aller Einbahnstraßen in der Altstadt - Maßnahmen, die wir sehr begrüßen.  
**Forderung:** Weitere Fördermaßnahmen des Radverkehrs sind jedoch nicht durchgreifend erkennbar. Maßnahmen, um den Radfahranteil beim Pendlerverkehr zu erhöhen, sind überhaupt nicht erkennbar.  
**Forderung:** Erkennbare Maßnahmen Radfahranteil beim Pendlerverkehr zu erhöhen
- Das mehrjährig angekündigte Fahrradverleihsystem ist weiterhin nicht vorhanden.  
**Forderung:** Zeitnahe Einführung
- Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in der Altstadt wird zu zögerlich umgesetzt. Sogar an Schulen fehlen Abstellanlagen. Überdachte Abstellanlagen sind in der Innenstadt nicht angedacht. Eine zentrale überdachte Abstellanlage würde sich vor allem in der Baumhackergasse anbieten. Dort ist eine Radabstellanlage für den wichtigen Veranstaltungsort Thon-Dittmar-Palais (mit VHS-Räumen und VHS-Bücherei) ausgewiesen, die jedoch diesem Anspruch keineswegs gerecht wird.  
**Forderung:** Deutlich mehr und bessere Fahrradabstellanlagen, die auch betreut werden.
- AG Radverkehr. Das Gremium tagt zu selten. Sitzungen fallen aus. Wichtige Vertreter fehlen öfters. Die Arbeit ist ineffektiv. Es gibt kein Erfolgsmonitoring zur Umsetzung der bisher in den Sitzungen vereinbarten Maßnahmen.
- Die Radverkehrsförderung ist nicht vorrangig, sondern gerät bei Bauvorhaben in das Hintertreffen (siehe Punkt 4.3). Haushaltsmittel werden unzureichend bereitgestellt.  
**Forderung:** Radverkehrsförderung vorrangig umsetzen.

### 4.2.2 RKK/ZOB

Da hier gerade ein Beteiligungsprozess läuft, wird nicht näher darauf eingegangen, doch erheben wir hier grundsätzliche Forderungen.

**Forderung:** Die Planungen für den RKK / ZOB müssen die „Grüne Lunge“, den Alleengürtel erhalten und stärken. Hier darf auf keinem Fall eine Verbesserung des ÖPNV gegen eine Verringerung der Grünflächen ausgespielt werden.

### 4.2.3 Park-und Ride Anlagen

Die Errichtung von Park-und Ride und Pendlerparkplätzen ist begrüßenswert. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass diese Anlagen auch mit ÖPNV und Rad erreichbar sind. So ist der

Pendlerparkplatz in Lappersdorf nur mit dem Pkw erreichbar. Bei der Einrichtung eines Fahrradverleihsystems sollten auch diese Parkplätze mit Radstationen ausgerüstet werden.

Um die Annahme von Park- und Ride und Pendlerparkplätzen zu erhöhen, muss gleichzeitig die Attraktivität des MIV vermindert werden, das bedeutet die Parkraumbewirtschaftung zu verteuern und die Anzahl der Stellplätze in der Innenstadt zu verknappen.

Park and Ride sowie Park and Bike-Anlagen sind mit einer ausreichenden Zahl von Ladestationen für E-PKW und E-Bikes auszustatten, deren Abrechnungssystem, (wenn überhaupt nötig) kWh-bezogen sein soll und nicht zeitbezogen.

#### **4.2.4 Bauleitplanung**

Die Neubaugebiete in Regensburg sind hauptsächlich durch kubische Flachdachbauten gekennzeichnet. „Eine optimale Orientierung der Baukörper und Dachformen ermöglicht die Nutzung von Solarenergie“ wie sie in der 2. Fortschreibung erwähnt wird, ist nicht zu erkennen. Eine optimale solare Nutzung der Dachfläche ist damit nicht gegeben. Eine auf nicht erneuerbaren Energien basierende Nahwärmeversorgung ist sowohl aus lufthygienischer Sicht als auch aus klimapolitischer Sicht nicht zeitgemäß.

Zudem besitzt Regensburg ein gut ausgebautes Erdgasnetz. Der Einbau von handbelegten Einzelraumfeuerungsanlagen für Festbrennstoffe ist nicht notwendig.

##### **Forderung:**

- Die Nutzung solarer Energie in Form von Photovoltaik und/oder Solarthermie muss obligatorisch sein. Bei den neuerrichteten Niedrig- oder Nullenergiehäusern sollte ein Bedarfsnachweis für den Einbau eines Kaminofens bzw. einer handbestückten Feuerungsanlage notwendig sein.
- Bei Neubaugebieten und neuen Einzelbaugenehmigungen ist der Einbau von handbelegten Einzelraumfeuerungsanlagen für Festbrennstoffe zu untersagen.

#### **4.2.5 Elektromobilität Ladeinfrastruktur der REWAG**

Für Einpendler, die wegen einem unzureichenden ÖPNV weiterhin auf einen MIV angewiesen sind sollte die Ladeinfrastruktur der REWAG ohne Diskriminierung ermöglicht werden. Derzeit erhalten nur REWAG Kunden eine Ladekarte. Andere Ladekartenanbieter verlangen höhere Entgelte.

#### **4.2.6 Elektromobilität in Mehrparteienhäusern**

In den Bebauungsplänen sind Vorgaben zu treffen um E-Mobile auch in Tiefgaragen oder Stellplätzen für Mieter oder Eigentümern von Mehrparteienhäusern zu ermöglichen.

#### **4.2.7 Elektro Carsharing**

Das Aufkommen von Autos in der Altstadt könnte durch Carsharing, stark reduziert werden, die vorrangige Nutzung von E-Autos im Rahmen von Carsharing-Angeboten würde zudem die Abgasbelastung deutlich vermindern.

##### **Forderung:**

- Es sollte ermöglicht werden, mit einem Carsharing-Fahrzeug auf Bewohnerparkplätzen zu parken.
- Die Bewohnerparkplätze in der Altstadt sollten von den Dauerparkern (im Winter an den Dauer Frost- und Schneeablagerungen auf den Autodächern zu erkennen), denen mit Carsharing eine Alternative für den gelegentlichen Bedarf angeboten würde, entlastet werden. Die längere Zeit nicht benötigten Fahrzeuge könnten auf Stellplätzen außerhalb der Altstadt geparkt werden.



### 4.3 Verkehr – Baumaßnahmen

Es ist unverständlich warum Straßenausbau und Neubau als Luftreinhaltemaßnahme tituliert werden. Ausgebaute Straßen erzeugen mehr MIV und damit mehr verkehrsbedingte Immissionen.

**Forderung:** Ein weiterer Straßenausbau muss zugunsten der Finanzierung anderer Maßnahmen, die den Umweltverbund stärken zurückgestellt werden.

#### 4.3.1 Ostumfahrung – Odessaring

Durch den Bau des Odessarings wurde die Situation für den Radverkehr erheblich verschlechtert. Der Radweg entlang der Walhallaallee wurde zur Sackgasse und führt nun nicht mehr auf die Osttangente. Die Auffahrt zur Osttangente wurde baulich stark eingeschränkt. Die Radinfrastruktur wurde hier zu Gunsten des motorisierten Verkehrs erheblich verschlechtert, obwohl diese Route auch von vielen Berufspendlern mit dem Rad genutzt wird. Dies sehen wir konträr zur Förderung des Radverkehrs und der Luftreinhaltung an.

**Forderung:** Die Osttangente muss dringend wieder komfortabel und sicher für den Radverkehr erschlossen werden.

#### 4.3.2 Sallerner Regenbrücke:

Durch eine Regenbrücke bei Sallern wird zusätzlicher MIV erzeugt und in das Stadtgebiet geleitet und eine Frischluftschneise zusätzlich geschwächt. Lokal in diesem Zusammenhang genannte Entlastungen werden in kurzer Zeit überkompensiert durch neu generierten MIV und verschlimmern die negative Gesamtbilanz im Stadtbereich. Derartige Maßnahmen in einen Luftreinhalteplan mit dem Hinweis auf äußerst lokale Entlastungen aufzunehmen zeugt von einer fehlenden Zieldefinition „bessere Luftqualität in der Gesamtstadt Regensburg“.

**Forderung:** Dieses Bauvorhaben muss gestoppt werden. Stattdessen sollte leistungsstarker ÖPNV / Stadtbahnhaltepunkt mit Pendlerparkplatz angedacht werden.

#### 4.3.3 Ausbau von Ring-, Ausfall- und Umgehungsstraßen

Beim Ausbau der Nordgaustraße wurde eine extra Rechtsabbiegerspur auf der Frankenstraße Richtung Süden mit zusätzlicher Lichtsignalanzeige errichtet. Diese Ampel verschlechtert die Situation für der Rad- und Fußverkehr auf der Nordgaustraße Richtung Süden und auf der Frankenstraße Richtung Osten erheblich. Damit wurde auch hier der MIV zulasten des Fuß- und Radverkehrs bevorzugt. Dies konterkariert wiederum das offizielle Bestreben den Umweltverbund zu stärken.

### 4.4 Allgemeine Maßnahmen

#### 4.4.1 Aktion mit dem Rad zur Arbeit

Das Umweltamt beteiligt sich jedes Jahr an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Dies sollte Vorbildcharakter für alle städtischen Einrichtungen haben. Die die Beteiligung eines einzelnen städtischen Amtes - auch wenn für sich genommen vorbildlich - ist viel zu wenig.

#### 4.4.2 Allgemeine Maßnahmen im Bereich Energieeinsparung, erneuerbare Energien, Energienutzungsplan

Die genannten Beispiele sind begrüßenswert.

**Forderung:** Die Stadt hat jedoch Vorbildcharakter, daher müssen konkrete Ziele solcher Maßnahmen im eigenen bestehenden Gebäudebestand genannt werden. Welche stadteigenen Dächer stellt die Stadt für Solarstromanlagen für diverse Betreiberformen (Bürgersolarkraftwerke o.ä.) zur Verfügung oder baut diese selbst. Welche stadteigenen Gebäude werden energetisch saniert? Bis wann sollen diese Sanierungen erfolgen?

## **5 Zu Teil B „Maßnahmen“ Punkt 4.3 „Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen“**

### **5.1 Umwelt-Zone (Maßnahme 4.3.1):**

Die Maßnahme wird begrüßt, ist aber unzureichend.

#### **Forderung:**

1. Die Einführung einer Umweltzone im gesamten zentralen Stadtbereich innerhalb des durch nachfolgende Straßen begrenzten Rechteckes: A93, Frankenstraße (B8), Nordgau- und Weißenburger-Straße (B15) und Furtmayr-, Frieden- und Kirchmeierstraße (entsprechend ca. 7,7% der Stadtfläche) bzw. - soweit rechtlich möglich - auch inklusive der genannten Straßen.
2. Die Einführung in allen größeren Wohnquartieren der Stadt.

#### **Begründung:**

Der Umfang der Umweltzone ist mit 1,8% des Stadtgebietes und der dort lebenden 9% der Stadtbevölkerung vollkommen unzureichend. Betroffen sind zudem nur weniger als 5% des Pkw-Bestandes in diesem Bereich. Von diesen 1,8% der Stadtfläche sind außerdem bereits 36% entweder bereits verkehrsberuhigt (Wohnverkehrsstraße mit beschränkter Zufahrtsberechtigung, Fußgängerzone) oder Grünflächen (Alleengürtel) und damit schon emissionsreduziert.

Als Vergleich sei an dieser Stelle München angeführt: hier erstreckt sich die Umweltzone über den gesamten Bereich innerhalb des mittleren Rings auf 15% der Stadtfläche und 33% der Einwohner. Das oben genannte Rechteck wäre verkehrstechnisch vergleichbar mit der Umweltzone in München.

Gerade außerhalb der historischen Altstadt gibt es große Wohnquartiere und bedeutende MIV-Verkehrsströme, die es zu schützen bzw. zu steuern gilt.

(siehe auch: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#textpart-10> ).

### **5.2 Umweltverbund (Maßnahme 4.3.2):**

Die Maßnahme wird begrüßt, ist aber zu präzisieren und deutlich auszuweiten.

#### **Forderungen:**

1. Der Zielkorridor 2030 muss konkrete Angaben mit prüf- und belegbaren Zwischenschritten enthalten, wie der Umweltverbund zulasten des MIV erhöht wird, so dass auch zeitnahe Erfolge geprüft werden können.
2. In der Innenstadt müssen deutlich restriktivere Verkehrsbeschränkungen für den MIV & Lieferverkehr (vgl. 4.1.3) und Verteuerung der Parkplätze umgesetzt werden. Dazu gehört auch die Errichtung der „automatischen Zugangs-Poller“ um nur Berechtigten ggf. zu bestimmten Zeiten den Zugang in die Altstadt zu ermöglichen.
3. Es darf in diesem Zusammenhang nicht nur an den innerstädtischen Verkehr gedacht werden, sondern es müssen auch Fördermaßnahmen entwickelt werden, die auch am Problem des Pendlerverkehrs ansetzen (Kooperation Stadt/Umland) insbesondere auch bei der Radverkehrsförderung. Es müssen zügig und komfortabel befahrbare Radrouten aus allen relevanten Richtungen in Absprache und in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und den Umlandgemeinden eingerichtet werden sollen.
4. Mehr Förderung des Umweltverbundes auch, wenn es zu Lasten der MIV geht und zusätzliche Haushaltsmittel erfordert
5. Es muss darauf geachtet werden, dass bestehende Grünbereiche nicht reduziert, sondern geschützt und wo möglich ausgeweitet werden.

6. Eine künftige Stadtbahn muss eine gute Verknüpfung mit dem Umland haben und darf sich nicht auf eine Erschließung des Stadtgebietes beschränken.

### **5.3 Umstellung der städtischen Busflotte (Maßnahme 4.3.3):**

Die Maßnahme ist unzureichend.

#### **Forderung:**

Die Umstellung der städtischen Busflotte sollte bis 2025 auf Elektro, Wasserstoff oder Gasantrieb erfolgen und durch prüf- und belegbare Zwischenschritte konkretisiert werden. Dies würde auch dem städtischen Leitbild „Energie und Klima“ entsprechen. Hier sei als Vorbild auf unsere Partnerstadt Aberdeen verwiesen, die bereits über 10 Wasserstoff betriebene Busse und zwei Wasserstoff-Tankstellen verfügt.

### **5.4 Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadt Line (Maßnahme 4.3.4):**

Diese Maßnahme wird begrüßt, ist aber unzureichend.

#### **Forderung:**

Die Maßnahme muss über den Altstadtbereich ausgeweitet und durch prüf- und belegbare Zwischenschritte konkretisiert werden.

### **5.5 Programm Förderung E-Autos für Taxiunternehmer und Lastenpedelecs (Maßnahme 4.3.5)**

Diese Maßnahme wird begrüßt, ist aber zu präzisieren.

#### **Forderung:**

Nach aktuellen städtischen Angaben wird das Programm aktuell nur ungenügend angenommen. Notwendig ist daher das Programm um konkrete Angaben zu ergänzen, in welchem Umfang die Maßnahme umgesetzt wird bzw. prüf- und belegbare Zwischenschritte für die Umsetzung zu nennen (z.B. Anzahl der Autos, ...). Ggf. muss nachgesteuert werden, z.B. indem die Förderung von Lastenpedelecs auf Privatpersonen oder zumindest auf Personengruppen, die besonders von diesen Fahrzeugen profitierten würden (z.B. Familien) ausgeweitet wird.

Mit freundlichen Grüßen

**Gez.**

Dr. Peter Streck  
Stellvertretender Vorsitzender  
Kreisgruppe Regensburg  
Bund Naturschutz in Bayern e.V.

gez.

Hans Lengdabler  
Stellvertretender Vorsitzender  
Kreisgruppe Regensburg  
Bund Naturschutz in Bayern e.V.

**In Kopie an:**

Regierung der Oberpfalz  
Emmeramsplatz 8  
93047 Regensburg